

徐剑华 主编 曲林迟 副主编



国际航运经济新论

人民交通出版社

XA106/B0

98
F550.84
4
2

国际航运经济新论

Guoji Hangyun Jingji Xinlun

徐剑华 主 编
曲林迟 副主编



3 0108 4599 2

人民交通出版社



C

484044

内 容 提 要

本书跟踪国内、国外关于国际航运经济研究的最新研究成果,由22位作者撰写而成。本书以研究国际航运市场经济、集装箱航运经济和上海国际航运中心建设为主要内容,分别从以下三个方面予以论述:

第一部分重点论述世界运输业进入综合物流时代的特征、现代港口经济问题、我国港口与海运产业发展战略、国际航运市场的船舶融资、国际航运企业经营管理,以及航运经济的数学模型等。

第二部分重点研究集装箱航运经济、集装箱港口发展,以及我国集装箱航运与港口的发展趋势等问题。

第三部分着重研究上海国际航运中心的内涵、建设重点和运作机制,以及上海国际集装箱枢纽港建设的若干焦点问题。

本书可作为海运高等学校经济、管理、财务会计类专业的研究生教材,也可作为上述专业教师的教学参考书和本科生的课外参考书,或海运企业、外贸运输企业、港口企业及交通运输事业单位干部培训教材或自学参考之用。

图书在版编目(CIP)数据

国际航运经济新论/徐剑华,曲林迟等著. —北京:

人民交通出版社,1997

ISBN 7-114-02718-4

I. 国… II. ①徐… ②曲… III. 水路运输:国际运输—运输经济—研究 IV. F551

中国版本图书馆 CIP 数据核字(97)第 13744 号

国际航运经济新论

徐剑华 主编

曲林迟 副主编

责任印制:张 凯

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街 10 号)

各地新华书店经销

北京京东印刷厂印刷

开本:850×1168 1/32 印张:19.5 插页:1 字数:520 千

1997 年 8 月 第 1 版

1997 年 8 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数:0001—3500 册 定价:28.5 元

ISBN 7-114-02718-4

U·01931

主 编:徐剑华

副主编:曲林迟

参加编写人员(以姓氏笔划为序)

王才楠	王晓东	叶自源	江安平	刘 伟
任为民	任兴源	汪传旭	邵瑞庆	邹俊善
张丽娟	孟玉红	陈志龙	於世成	姚伟福
骆温平	梁慎刚	秦 鹏	蔡桂英	瞿世民

序

由于经济的发展和科学的进步,当今世界的交通、通信和国际交往越来越便利,地球似乎变得越来越小。区域经济集团化和世界经济一体化趋势的日益加强,为国际贸易的进一步发展创造了条件。现代科学技术的迅猛发展以及交通、通信的现代化,有力地推动着国际贸易的加速发展。而其中担负着国际贸易 90% 以上运量的国际航运业在推动世界贸易发展中发挥着越来越重要的作用。

自改革开放以来,随着国民经济的快速、健康和持续发展,我们同世界各国的经济合作和贸易往来不断增加,对外贸易迅猛发展。我国国际航运业在国民经济中的地位越来越重要,在世界上的地位也日益提高。无论是我国国际航运业的发展,还是上海国际航运中心的建设,都需要中国航运业者和经济工作者能够对国际航运经济学科的基本理论、发展规律、研究方法及其在国际航运市场、政府航运行业主管部门和航运企业的应用,有比较深入的了解。

上海海运学院徐剑华教授和曲林迟副教授多年来从事国际航运经济学科方面的教学与科学研究工作。以他们为首组织一批作者分工撰写的这本书汇集了老、中、青三代学人的集体智慧,科学地总结、归纳了国际航运经济学科有关领域内国内国外最新研究成果,视野独特,观点新颖,基本上反映了近几年来我国在国际航运经济学科研究方面所达到的水平,也反映了国外发展的最新趋势。尤其可贵的是,这本书花了大量的篇幅重点围绕上海国际航

运中心建设,提出新思路、大手笔,既不落俗套,富有创意;又发人深思,给人以启迪。当然,其中某些观点属于“一家之言”,读者可以有不同看法。学术领域的百家争鸣有助于推动学科发展。

众所周知,无论是航运企业之间的竞争,还是港口之间的竞争,取胜的关键是人才的竞争。为了缩短我国航运业同先进航运国家之间的差距,为了中国航运业的飞跃发展和上海国际航运中心的建设,我们迫切需要一大批高层次的各种专业人才,其中尤其不可缺少的是国际航运专业方面的人才。这本书正可以满足国际航运经济学科研究生教学方面的需要。

可以毫不夸张地说,这本书不仅填补了我国国际航运经济学科前沿学术研究方面的空白,而且必然会促进我国国际航运事业的发展。是为序。

中国科学院院士

杨 楨

1997年6月

目 录

第一篇 航运经济新论

第一章 世界运输业的综合物流时代	2
世界运输业进入综合物流时代的原因与特征	3
现代港口在国际经贸和综合物流中的作用	10
国际班轮航运业进入全球承运人时代	16
跨国公司在综合物流时代的地位	26
第二章 港口经济新论	36
港口企业民营化的世界性趋势	37
港口企业的国际化经营与负债资产转换	48
港口产业的“可持续发展”战略	59
港城关系的发育与变迁规律	70
上海港城关系发展的历史阶段性	77
第三章 我国港口与海运产业发展战略	84
我国海洋运输发展重点战略目标的选择	85
我国港口与海运产业实施国际化发展战略的机遇和 途径	92
乌拉圭回合谈判成功对我国国际海运业的影响及对 策	101
世界贸易组织暂停海运谈判对世界与中国海运业的 影响	110
第四章 国际航运市场的船舶融资	116

国际航运市场融资现状与前景·····	117
发展中国家的船舶融资·····	129
世界航运资本市场的需求与供应·····	136
第五章 国际航运企业经营管理 ·····	151
现代企业制度与运输企业改制·····	152
我国国际航运企业建立现代企业制度的组织结构模式选择 ·····	157
实行股份制发展我国航运企业集团·····	175
我国航运企业船舶负债经营及融资的机制与措施·····	182
班轮公会兴衰的现象与原因·····	192
班轮市场结构的历史演变及发展趋势·····	200
航运期货交易·····	208
第六章 航运经济的定量研究 ·····	216
国际航运经济数学模型·····	217
不定期船运输的经济航速模型·····	226
海上安全监督新建项目社会效益评价的定性与定量研究·····	230
全国水上货运量的组合预测模型·····	238
国际干散货航运市场预测模型·····	246
班轮最佳运价制定的依据·····	254

第二篇 集装箱航运经济新论

第七章 集装箱航运经济 ·····	259
世界贸易与集装箱航运业的关系·····	260
第五代集装箱船发展趋势·····	272
第五代集装箱船的成本节约优势·····	283
世界集装箱船队运力过剩的实质及我国的对策·····	292

世界集装箱船公司经营方式的发展趋势·····	301
第八章 世界集装箱港口发展 ·····	314
2010 年前世界集装箱港口能力需求 ·····	315
2005 年前亚洲港口集装箱吞吐量预测 ·····	322
世界集装箱港口业的未来发展前景·····	329
第九章 我国集装箱航运与港口的发展 ·····	335
我国集装箱航运发展战略目标·····	336
我国三大港口群的集装箱运输·····	344

第三篇 上海国际航运中心建设新论

第十章 上海国际航运中心的内涵 ·····	356
建设上海国际航运中心是中国航运业者的伟大使命·····	357
国际航运中心概述·····	365
上海国际航运中心的主要标志·····	376
东亚集装箱港口竞争态势及对上海国际航运中心的 影响 ·····	384
华东地区港口形势对上海国际航运中心建设的影响·····	393
第十一章 全方位地建设上海国际航运中心 ·····	402
上海国际航运中心与国际贸易中心的两个基本生长 点·····	403
上海国际航运中心自由港模式的选择·····	418
上海建设国际航运中心是外高桥保税区功能开发的 重要契机·····	430
上海国际航运信息中心·····	440
上海国际航运中心与海上保险·····	448
上海国际航运中心的交通基础设施建设·····	456
上海国际航运中心的物流服务系统建设·····	468

上海建设国际航运中心的软环境·····	477
上海航运咨询产业在机遇和挑战中崛起·····	486
建设上海国际航运中心所需航运专业人才预测与培养·····	496
第十二章 上海国际航运中心的运作机制 ·····	502
当代典型国际航运中心的运作机制·····	503
上海国际航运中心建设的区域合作与国际合作·····	511
形成上海国际航运中心干支航运网络的政策措施·····	518
加强运输市场宏观调控·····	523
上海国际航运中心的运价、费收政策及管理措施·····	529
内陆转运站和集疏运通道建设·····	537
外高桥保税区适应上海国际航运中心建设的举措与配套政策·····	544
上海国际航运中心港口建设多渠道筹措资金·····	553
第十三章 上海国际集装箱枢纽港新论 ·····	560
建设上海国际集装箱枢纽港是我国海运业跨世纪发展的一项重大战略目标·····	561
长江三角洲港口群国际集装箱枢纽港发展模式·····	570
长江三角洲港口群主要港口的功能分工·····	580
上海国际航运中心深水港目标的战略定位·····	590
上海国际航运中心深水港方案评价指标体系·····	601
参考文献 ·····	601
后记 ·····	614

第一篇 航运经济新论

第一章 世界运输业的综合物流时代

从 80 年代末开始,国际多式联运产业进入了“综合物流”的新时代。在国际多式联运系统中,货物从发货人的生产流水线上下来,装入集装箱,经过陆上运输线到港口集中,再从海上运输流向内地陆上运输线,最后到达用户手中。综合物流链包括远洋运输、港口装卸、铁路、公路、沿海、内河、航空等不同运输方式和运输环节。各个环节的最佳组合,才能保证整个综合物流链的畅通。而这一综合物流链上联结陆上和海上及其他支线运输的关键是具有国际化大循环枢纽港,因此从事物流链上营运的各个产业部门纷纷把重点投向大港、枢纽港,从而兴起了港口国际化发展的高潮。

世界运输业进入综合物流时代的原因与特征

国际集装箱多式联运产业的发展,对其经营者提出了更高的要求,多式联运业必须以它的综合能力、精确程度以及高度可靠性、及时性的运输和完善的综合物流(Logistics)管理服务来满足顾客的要求。货主要求其承运人能够不断适应变化的环境,拥有一个完整的运输网络,不仅是按“港到港”,而且还能以“门到门”的方式将托运人的原材料和产品运往世界各地,托运人要求其承运人不仅能够跨越主要洲际贸易走廊,而且能够完成全部运输过程中的短程运输链。譬如从安特卫普到神户,从基隆到雅典。货主所要求的承运人应该是一个全球性承运人。随着国际集装箱运输业的发展,承运人应该进一步为货主提供增值和有效的服务。

随着托运人对国际集装箱多式联运业要求的提高,多式联运经营人要想在全球运输市场上生存和发展,必须打破限制,将服务范围扩展到各个领域,如陆上运输、代理、仓储和流通领域,从而提供高质量、高效率的服务。为了提供这种服务,承运人必须以客户的需要为中心,并具有高效率的国际管理、同货主的良好合作关系和高科技的通讯联系。

一、国际贸易对多式联运产业的高标准要求

为了获得可靠的、高效的多式联运服务,国际贸易界对多式联运产业提出了高标准的要求。美国一些货主就寻求“有竞争力的、

可靠的、高效率的、服务至上的承运人”(Competitive, Reliable, Efficient, Service-driven Transportation, 简称 CREST)。某家货主则列举了他们选择最佳多式联运经营人的十条标准,即财力的大小,管理水平的好坏,保险的覆盖面与可靠性,费率的高低,理赔信誉,服务质量,通用性(承运各类特殊货物的适应能力),设备性能,设备能力以及对全球运输负责所承担的义务。

世界上的多式联运始于 80 年代初。早期的多式联运很不成熟,主要表现在服务不协调、通讯不畅通、货损严重、设备效率低下等方面。现在的多式联运必须充分发挥“门到门”运输的全部优越性,即快速及时的上门取货和送货上门,电脑单证处理与传递,最低限度的货损率以及迅速的理赔等。今天的货主在选择运输经营人时,尤其强调运输质量,他们认为运输质量比运输价格更为重要。如果一家货主在运费率上锱铢必较,它就不可能获得尽善尽美的多式联运服务。

货主在选择承运人时,将只同能满足其要求的有限数量的承运人建立合作关系。货主认为,在多式联运系统中尽可能地减少合作伙伴具有很大的优越性。它可以减少不确定因素,提高整个运输系统的效率。

多式联运系统信誉的维持需要有关方面共同努力。如果一家汽车运输公司服务质量不好,顾客可以决定今后不选择该公司。但如果多式联运的某个环节服务质量发生问题,则顾客可能决定今后不采用多式联运这一运输方式。这不仅涉及到某一家运输公司的信誉,而且会波及到整个多式联运业的声誉。因此,参加多式联运的各方只有通过相互协调和配合,才能赢得货主的信任,从而争取大量的货源,否则就会在今天竞争激烈的运输市场上被淘汰。

未来的多式联运业将更加强调运输能力与需求之间的平衡。多式联运公司需要更好的预测方法,以便最大限度地提高设备利用率,并选择最明智、最经济、最合理的设备投资决策。

二、国际贸易运输服务的附加值日益提高

为了满足 90 年代国际贸易增长的需要,多式联运产业的经营人必须加强合作,为货主提供满意的、增值的多式联运服务。集装箱多式联运经营人只有掌握“第一流硬件”和“最先进软件”才能够国际海运贸易中为货主提供增值的多式联运服务。“第一流硬件”是指现代化集装箱船舶、双层集装箱列车、枢纽港站以及集装箱跟踪设施等;所谓“最先进软件”是指特别强化了的信息系统网络和高质量的运输服务。同时,高效率的国际集装箱多式联运经营人必须拥有综合电子数据交换网络,负责全程运输。由于世界贸易格局的变化,班轮公司将面临严峻的挑战,过去的班轮公司几乎完全是远洋运输经营人,而现在的班轮公司必须成为一个多式联运经营人。如果班轮公司不能满足国际贸易发展的要求,不能提高服务附加值,它就会面临被淘汰的危险。

三、综合物流时代是国际多式联运业发展的必然趋势

随着多式联运业竞争的日益激烈,国际海运业已经从一个非常传统、非常保守的背景进入了一个重要的变化时期。90 年代的航运产业已经进入了历史上最富有挑战性的变化时期。航运企业要在市场上得以生存发展就必须有所作为。

世界某些大班轮公司认为,它们的功能已经达到极限,边际利润已接近消失,因而它们认为,要想在运输市场上生存,就必须打破限制,将业务拓展到陆上运输。在过去的十几年中,许多大班轮公司已经涉足陆上运输、代理、仓储和流通领域,有的是独资经营,有的是同现有的经营者合作。

长期以来,基本海运费率已经成为货主唯一注意的焦点,而构成全物流成本的其他费用要素则由于难以控制而使人们较易接受其实际发生的数额。实际上,海运费率的竞争助长了上述趋势。

目前世界许多重要贸易航线都有很多家航运公司同时经营,因而在这些航线上就必然会引起运价上的激烈竞争。

国际航运业的一个重要目标是促进贸易的增长。国际贸易有时需要长距离的全物流运输来得以实现,因而国际航运业必须有效地控制组成全物流运输营运的各个分支机构。目前,世界上大型船公司事实上都扮演着多式联运经营人的角色,它们努力创造一个可靠的运输渠道来减少货主的存货,以达到最优存货控制。

国际航运业作为一项竞争极其激烈的产业,同货主建立一种完全信任的关系是最根本的。承运人只有通过长期以来良好的营运业绩和优质服务才能建立起这种关系。货主的共同要求是“以最低的费用求得准时、安全的运输”。同时,班轮公司必须熟悉顾客的业务,才能取得最优结果。班轮公司只有一开始就获得必要的信息,才能制订出良好的配载计划,获得最优配载率。

可以预言,未来的趋势将是班轮公司同进出口商签订长期的运输合同,过去长期建立起来的“兜售”或“揽货”的概念,在 21 世纪的承托运关系中不复存在。目前规模大小不一、各种各样的船公司都纷纷涉足世界主要贸易航线,因而各航线运力出现过剩。据台湾万海轮船公司认为,目前亚洲航运市场的运力可能过剩 30%,而且运力仍在上升。因此航运市场明显地表现为货方市场,货主需要权衡利弊,从中仔细筛选出最合适的运输经营人以订立未来的长期合同。班轮公司要赢得货主的运输合同,必须成为为货主提供满意服务的全物流管理者,为此,班轮公司必须具备四个要素,即信息流、专业知识、灵活性和控制。

目前,许多大的代理行加强了它们对陆上运输、仓储和流通行业的渗透。一些国际班轮公司大量投资于公路运输、仓储、流通、铁路网甚至航空运输。其中有的是独资经营,也有合资经营。如香港东方海外集装箱班轮公司(OOCL)已投资 570 万美元,与上海港集装箱综合发展公司联合在上海腹地建立面积达 6 万平方米

的内陆货运站,该站于 1995 年启用,服务范围为卡车运输、集装箱堆存、装拆箱、报关、集装箱保养维修以及提供综合的国际物流服务。随着世界运输业的不断发展,未来究竟由谁来主宰全物流管理,虽然尚需要时间来证明,但可以肯定的是,在 90 年代,全物流管理将成为世界运输业中的主力军,即世界运输业将由多式联运进入综合物流时代。

四、铁路在综合物流系统中的地位

铁路一直在积极参与多式联运,它在国际贸易中的地位也日益重要。目前利润较高的装拆箱业务已日益向内陆转移。这一方面是为了避免昂贵的港口劳动力费用,另一方面是为了尽量靠近顾客及公路和铁路的终端。铁路同其他陆上运输方式相结合,在决定货运集装箱的运输线路方面,事实上可能起主导作用。在过去几年中,铁路的集装箱运输设备发生了显著的变化,铁路平板车载运拖车和平板车载运集装箱的方式目前已改变为铁路拖车和双层叠载集装箱列车的方式,以适应超长、超重集装箱的运输需要。

在过去 20 年中,全球化生产的趋势不断发展。现在,对于大多数汽车、机器、消费品或电子设备来说,大部分零件来自遍布世界各地的厂家。这些零件需要从甲地运往乙地进行阶段装配或最后装配,直到最后运到用户或顾客手中,其间要经过许多次的运输过程。顾客的需求,以及商业、技术、贸易、地理和政治上的变化都可能以其特有的方式影响货运路线。环境保护的要求则将对运输链的各个方面都产生意义深远的影响。例如,奥地利为了迫使货流从公路向铁路转移,在 1989 年规定限制超过 7.5 吨载重量的汽车在公路上行驶,其最终目标是要在 2000 年使公路的汽车通行量减少一半。美国关于净化空气和废气排放标准的法规,对于汽车和铁路的柴油机车将产生直接的影响。

90 年代,铁路—公路多式联运继续跟单纯公路运输方式竞